

Der Schiffahrtsweg von Skiringssal/Kaupang nach Haithabu in der frühen Wikingerzeit

Schnall, Uwe

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schnall, U. (1981). Der Schiffahrtsweg von Skiringssal/Kaupang nach Haithabu in der frühen Wikingerzeit. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, 4, 169-182. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49562-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DER SCHIFFFAHRTSWEG VON SKÍRINGSSAL/KAUPANG NACH HAITHABU IN DER FRÜHEN WIKINGERZEIT

VON UWE SCHNALL

I

Als Alfred der Große (848–899), seit 871 König von Wessex, innerhalb der Bemühungen um Belehrung seines Klerus und seines Volkes im letzten Jahrzehnt des 9. Jahrhunderts die *Historiarum adversus Paganos libri VII* des spanischen Theologen und Historikers Paulus Orosius (ca. 390–nach 418), eines Augustin-Schülers, bearbeitete und ins Englische übersetzte oder übersetzen ließ¹, überarbeitete er auch den dieser Weltgeschichte vorangestellten geographischen Vorspann². In dieser »Geographie« zeigt der König sich auf der Höhe des geographischen Wissens seiner Zeit, und eingestreute wörtliche Berichte von befahrenen Fernhandelskaufleuten, die am Hofe weilten, offenbaren seine Arbeitsweise, sein Bemühen um die Sammlung aller erreichbaren aktuellen Informationen. Auf diese Weise sind uns die Berichte zweier Zeitgenossen Alfreds, des Nordnorwegers (Helgeländers) Ohthere (altnord. Óttarr)³ und des Engländers⁴ Wulfstân, über deren Reisen zwischen Haithabu und Weißem Meer einerseits und Haithabu und Truso bei Elbing andererseits überliefert worden⁵. Während Wulfstân von der Ostseefahrt von Haithabu nach Truso erzählt⁶, teilt Óttarr seine Kenntnisse von drei Fahrten mit, die er durchführte, zwei davon wahrscheinlich mehrmals: von einer Entdeckungsfahrt von Helgeland ins Weiße Meer, der ersten, von der wir Kunde haben und in deren Verlauf unseres Wissens also erstmals das Nordkap von einem Norweger umsegelt wurde⁷, die Fahrt zwischen Helgeland und Skíringssal (Kaupang)⁸ im Vestfold am Oslofjord und die Fahrt von dort nach Haithabu (Hedeby), dem Handelsplatz der Wikinger an einem Seitenarm der Schlei beim heutigen Schleswig⁹. Dieser letztere Fahrtbericht wird Gegenstand der folgenden Erörterung sein.

Óttarr gehörte nach Auskunft des Textes zu den großen und wohlhabenden Männern seines Bezirkes. Er unternahm Entdeckungsfahrten, jagte Wale und Walrosse vor Nordnorwegen und betrieb Fernhandelsreisen, in deren Verlauf er offenbar auch König Alfred aufsuchte. Er beschreibt seine Fahrt von Skíringssal/Kaupang nach Haithabu folgendermaßen:

7 of Sciringes heale he cwæð þæt he seglode on fif dagan to þæm porte þe mon hæf æt Hæþum; se stent betuh Winedum, 7 Seaxum, 7 Angle, 7 hyrð in on Dene. Ða he þiderweard seglode fram Sciringes heale, þa wæs him on þæt bæcbord Denemearc, 7 on þæt steorbord widsæ þry dagas; 7 þa, twegen dagas ær he to Hæþum come, him wæs on þæt steorbord Gotland, 7 Sillende, 7 iglanda fela. On þæm landum eardodon Engle, ær hi hider on land coman. 7 hym wæs ða twegen dagas on ðæt bæcbord þa igland þe in Denemearce hyrað.

»Und von Skíringssal, sagte er, segelte er in fünf Tagen zu dem Hafen, den man æt Hæþum (= Haithabu) nennt; das liegt zwischen den Wenden, den Sachsen und Angeln und gehört den Dänen. Als er von Skíringssal hierher segelte, da hatte er drei Tage lang an Backbord Dänemark, und an Steuerbord die offene See; und dann, zwei Tage bevor er nach Hæþum kam, hatte er an Steuerbord Gotland, und Sillende, und viele Inseln. In diesem Lande wohnten die Angeln, bevor sie in dies Land (= England) kamen. Und er hatte dann zwei Tage lang an Backbord die Inseln, die zu Dänemark gehören.«

Dieser Bericht scheint auf den ersten Blick klare Angaben zu enthalten, die eine genaue Rekonstruktion des Reiseweges gestatten sollten. Im Detail jedoch sind viele Aussagen interpretationsbedürftig, so daß denn auch in der Forschung kontroverse Auffassungen darüber entwickelt worden sind, welche Route Öttarr gesegelt sein könnte.

Jede Interpretation hat von dem zitierten Text auszugehen; Parallelen liegen nicht vor und es sind auch in der Zukunft keine weiteren Quellenfunde zu erwarten. Wenn also wie im folgenden der Versuch gewagt werden soll, einer von mehreren Lösungsmöglichkeiten eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit zuzusprechen, so kann das nicht nur durch erneute Prüfung der bisher vorgelegten Argumente geschehen, sondern es müssen neue oder bisher zu wenig gewürdigte Gesichtspunkte hinzukommen, die zusammengenommen den Grad der Wahrscheinlichkeit erhöhen. Stringente Beweise können nach Lage der Dinge nicht vorgelegt werden. Im Verlauf der Darlegungen sollen Philologie, Nautik und Navigationsgeschichte Argumentationshilfen geben, wenn auch unterschiedlichen Gewichtes.

II

Voraussetzung für die folgenden Überlegungen ist die Annahme von relativ genau bestimmten Schifffahrtsrouten auch schon für die frühe Wikingerzeit – und diese Annahme ist berechtigt. Bereits in den frühesten Fällen, in denen Schifffahrtsverbindungen im Norden nicht nur durch archäologisches Fundgut nachweisbar sind, sondern die Schifffahrt selber greifbar wird, können wir feststellen, daß die Fahrtrouten keineswegs beliebig von Ort zu Ort gewählt wurden, daß vielmehr der Verkehr sich auf verhältnismäßig genau begrenzten Seestraßen abwickelte. Das gilt in erster Linie und ganz selbstverständlich für jede küstenorientierte Schifffahrt, die ja für die terrestrische (landgebundene) Navigation identifizierbare markante Punkte an Land braucht – und das waren in der Frühzeit der Küstenschifffahrt keine Seezeichen im heutigen Sinne, sondern Landmarken, also charakteristische Uferformationen, Berge, Gehölze und ähnliches¹⁰. Zu diesen natürlichen Seezeichen kamen im Laufe der Zeit andere Zeichen hinzu, seit der Bronzezeit zum Beispiel die großen Grabhügel am Meer¹¹. Diese Zeichen wurden dann neben anderen Richtmarken in Segelanweisungen in sinnvolle Zusammenhänge gebracht und tradiert, in schriftloser Zeit natürlich nur mündlich. Sie waren so nicht mehr nur Privatkenntnis des einzelnen Schiffers, sondern vergleichsweise verlässliche Grundlage einer ausgedehnten Schifffahrt: Die einzelnen Fahrten wurden auch für Fremde wiederholbar¹². So bildeten sich feste, auch heute vielfach noch fast lückenlos rekonstruierbare Schifffahrtswege heraus, wie zum Beispiel an der norwegischen Küste der bevorzugte allgemeine Fahrweg innerhalb des Schärenürtels (*þjóðleið* = Volksweg, *innleið* = Innenweg oder einfach *leið* = Weg genannt) und der weniger befahrene Außenweg (*útleið*), der außerhalb der Schären entlangführte¹³.

Diese Praxis der Küstennavigation auf der Grundlage von Segelanweisungen¹⁴ ist von den Wikingern in die Hochseennavigation übertragen worden, so daß auch für deren Island-, Grönland- und Amerika(Vinland)-Fahrten von Schifffahrt auf Hochseestraßen gesprochen werden kann¹⁵.

Das früheste Beispiel dafür, daß Berichte über Entdeckungsreisen sogleich zu einfachen Segelanweisungen führen konnten – wobei in der Frühzeit nicht streng zwischen Reisebericht einer Schiffsreise und Segelanweisung unterschieden werden kann – bietet für den europäischen Norden die Erzählung Öttars von seiner Entdeckungsfahrt um das Nordkap herum ins Weiße Meer, die ebenfalls Alfred überliefert. Hier nennt Öttarr Entfernungen (in Zeiteinheiten), Richtungsangaben (nach Verlaufsrichtungen der Küsten), Landschaftscharakteristika und weitere Einzelheiten geographischer, ethnographischer, biologischer und ökonomischer Natur. Ohne auf Einzelheiten dieser berühmten Routenbeschreibung weiter einzugehen¹⁶, sei hier nur hervorgehoben, daß dieser Bericht genügend Kennmarken der erwähnten Art enthält für jemanden, der etwa ebenfalls diese Fahrt unternehmen möchte. Der Bericht wird also zu einer Segelanweisung im allereinfachsten Sinn.

Im Vergleich zur Beschreibung der Weißmeerfahrt scheinen die Angaben über die Fahrt von Skíringssal nach Haithabu eher spärlich; es fehlen beispielsweise die geographischen Richtungsangaben, die zu einer genauen Interpretation hilfreich sein könnten. Ich denke jedoch, daß die Angaben zu ihrer Zeit als hinreichend genau empfunden wurden sowohl für König Alfred als auch für ein gedachtes Lesepublikum, und das könnte darauf hindeuten, daß man sich hier in bekannterem Gefilde bewegte, von dem ein gewisses Maß an Vorwissen eher vorausgesetzt werden konnte, als das bei dem neu entdeckten, sehr weit entfernten Nordland der Fall war.

Es kommt aber noch ein entscheidendes Merkmal hinzu, das oft übersehen wird und auf das meines Wissens William C. Stokoe jr. erstmals deutlich hingewiesen hat: Óttarr gibt seine geographischen Hinweise nicht als wissenschaftlicher Geograph, sondern in erster Linie als weitbefahrener Seemann mit hervorragenden Kenntnissen der praktischen Seemannschaft; die Lage der Länder zueinander und die Abfolge ihrer Nennungen im Text stehen im Verhältnis zu einer von einem Schiff befahrenen Route¹⁷. Deshalb sind hier als Richtungsbezeichnungen steuerbord und backbord eingeführt statt des sonst in Alfreds Beschreibungen vorherrschenden geographischen Richtungssystems. Dasselbe gilt übrigens auch für die Reisewegbeschreibung des Wulfstān. Nur bei der Schilderung der von Óttarr neu entdeckten Weißmeerroute tritt das geographische Richtungssystem zu dem seemännischen hinzu, offenbar um eine noch größere Genauigkeit zu erzielen. Diese besondere Art der Routenbeschreibung gilt es bei der Interpretation des vorliegenden Textes zu berücksichtigen.

III

Óttarr nennt nun einige markante Merkmale der von ihm befahrenen Route: Anfangs- und Endpunkt sind bekannt, Skíringssal/Kaupang und Haithabu, ferner die Fahrtdauer von fünf Tagereisen, bei denen man von annähernd gleichen Etmalen ausgehen wird, und schließlich einige Länder oder Landschaften, an denen vorbeigesegelt wird. Die ersten drei Tage »hatte er an Backbord Dänemark und an Steuerbord die offene See«; dabei handelt es sich um das Skagerrak und auch das Kattegat an Steuerbord und die damals unter dänischem Einfluß stehenden Küsten von Bohuslän und Halland an Backbord¹⁸. Danach hatte er auf den letzten zwei Fünfteln des Weges an Steuerbord Jütland (*Gotland*), *Sillende* – dazu weiter unten – und viele Inseln, Stammlande der Angeln vor deren Auswanderung nach England. Und an Backbord waren die Inseln, die zu Dänemark gehören. An diesem ganzen Absatz ist sicher nur die Gleichsetzung *Gotland* = Jütland, nicht zu verwechseln mit der Ostseeinsel Gotland, die im Bericht des Wulfstān genannt wird¹⁹. Ohne eine Identifizierung der beiden verschiedenen Inselgruppen, die erwähnt werden, und vor allem des Namens *Sillende* kann die genaue Route in diesem Bericht nur aus dem Text heraus nicht beschrieben werden. Nun scheiden sich aber gerade an diesen Fragen die bisherigen Interpretationen in der Forschung. Im Mittelpunkt steht dabei das Problem der Zuordnung von *Sillende*.

Die ältere Forschung war zu einem großen Teil der Meinung, *Sillende* sei mit Seeland gleichzusetzen, was auch nahezu liegen scheint²⁰.

Doch sind auch andere Lösungsvorschläge unterbreitet worden²¹, die *Sillende* auffassen als »Teil des Herzogtums Schleswig, Südländ oder Schleiländ«, Schleswig, Sylt, »Grenzland zu Deutschland«, »Großes Landeigen«, Holstein, »Südschleswiger Moor«, Südjütland; diese Liste ließe sich noch erheblich verlängern. Allen diesen Vorschlägen gemeinsam ist eine unsichere Etymologie (woher stammt und was bedeutet *sil-* in diesem Zusammenhang; ist *-lende* mit *-land* zu verknüpfen oder nicht) und eine Unsicherheit, welchem Land oder Landesteil dieser Name zukommt, obwohl die hier genannten alle auf ein Gebiet hindeuten, das nördlich der Eider in Südjütland liegt.

Dies ist auch für Richard Ekblom Grundlage für seine ausführlichen Überlegungen zum Namen *Sillende*²². Er geht zunächst davon aus, daß das in Einhards Annalen²³ und in der *Vita*

*Hludovici imperatoris*²⁴ genannte *Sinlendi*, eine Landschaft irgendwo jenseits der Eider, mit *Sillende* identisch ist, geographisch und auch sprachlich: Die erste Silbe stamme aus igd. **sem-* »groß, ausgedehnt«, das im Westgermanischen zu *sin-*, im Nordgermanischen zu *sī-* geworden sei. Allerdings ist diese philologische Auflösung nicht ohne Schwierigkeiten, da ein altnordisches *Silende* und demnach ein altenglisches **Silende* zu erwarten wäre. Entweder muß man bei altengl. *Sillende* dann eine wegen des Erzählers Óttarr unwahrscheinliche westgerm. Form *Sinlendi* mit Assimilation *nl > ll* als Grundlage annehmen, oder, wie Ekblom selbst zugibt²⁵, einen Fehler bei der Übertragung ins Altenglische.

Allerdings ist die Lokalisierung auch von *Sinlendi* nicht zweifelsfrei, und auch Alfreds Anglisierungen fremder Namen sind nicht immer in allen Einzelheiten philologisch zufriedenstellend zu erklären²⁶.

Nun wird *Sillende* von Óttarr noch einmal erwähnt, und zwar direkt vor unserem Text in den Sätzen über Skíringssal/Kaupang. Es heißt dort, daß im Süden von Skíringssal eine große See ins Land hineingehe, die so breit sei, daß niemand hinübersehen könne. Auf der anderen Seite der See lägen Jütland und dann *Sillende*²⁷. Das muß nun aber nicht heißen, daß *Sillende* südlich von Jütland liegt, sondern es kann, vor allem wenn man das weiter oben schon genannte Charakteristikum der Beschreibung von Seewegen aus bezieht, sich um ein Land handeln, das generell durch eine Fahrt von Skíringssal nach Süden zu erreichen ist, also beispielsweise auch wiederum Seeland.

Philologisch ist diese Verknüpfung nicht weniger problematisch als Ekbloms Vorschlag. »Seeland« wird heute überwiegend als Zusammensetzung aus *se* und dem für Inselnamen typischen Suffix *-und* gedeutet, also als »Seehund-Insel«²⁸, eine Auffassung, die auch wikingerzeitlich bezeugt ist beim Skalden Gopþormr sindri in der Hákonardrápa. Die erhaltenen altnord. Formen weisen aber ungebrochenen und gebrochenen Vokalismus auf: *Seland*, *Selund*, *Sialand*, *siulunt*, und diese letzte, aus dem Runenschwedischen stammende Form (Rökstein) zeigt, daß die Umdeutung zu »See-« (*Sjöland* u.ä.) bereits im Mittelalter geschehen ist²⁹. Der Frage der Etymologie des Wortes »Seeland« soll jedoch hier nicht weiter nachgegangen werden, da sie nichts zur Lösung des Problems beiträgt, was mit *Sillende* gemeint sein kann. Es soll aber festgehalten werden, daß unter der Annahme einer leicht fehlerhaften Übertragung des altnord. Ortsnamens genauso gut von »Seeland« ausgegangen werden kann wie von einem nicht überlieferten **Silende*. Als zweiter Wortbestandteil dürfte dabei wohl mit ziemlicher Sicherheit eine Form mit anlautend *l-*, also *-lende* = land zugrunde liegen, und sei es auch nur aus einem sprachlichen Mißverständnis heraus.

Es erscheint jedenfalls wenig befriedigend, daß Alfred, der so viele dänische Provinzen nennt, ausgerechnet Seeland vergessen haben sollte, das alte Zentrum dänischer königlicher Macht, zu Gunsten eines Teiles einer anderen Landschaft, über den schon bald nichts mehr bekannt ist³⁰. Im übrigen kann auch Alfreds eigene Bemerkung, daß in diesem Lande die Angeln wohnten, bevor sie nach England kamen, nichts zur Lösung dieser Frage beitragen. Die Aussage ist zu allgemein, und uns ist weder so exakt deutlich, wie genau Alfred die Angeln ethnisch versteht, noch kennen wir die Grenzen der anglichen Wohnsitze derart präzise, daß es erlaubt wäre, etwa die Inseln vor der südjütischen Küste auszuschließen³¹.

Je nach der jeweilig bevorzugten *Sillende*-Hypothese sind nun die verschiedensten Routen entwickelt worden, die Óttarr auf seiner Fahrt genommen haben soll, und offenbar sind – wie oben angedeutet – philologische Argumente allein nicht in der Lage, eine Entscheidung zwischen ihnen herbeizuführen³². Es handelt sich, zunächst vereinfacht gesagt, um drei verschiedene Routen:

a) (Voraussetzung: *Sillende* ist Teil der jütischen Halbinsel)

Skíringssal/Kaupang – Skagerrak – Ostküste Jütlands von Skagen an – Großer Belt/Kleiner Belt – Haithabu.

Die »vielen Inseln an Steuerbord« wären dann, von Nord nach Süd, Hjelm, Vejro, Samsø, Endelave, Brandsø, Bågø, Årø und eventuell Als, die Inseln an Backbord das übrige dänische Archipel. Fünen läge je nach dem durchfahrenen Belt an Backbord oder Steuerbord³³.

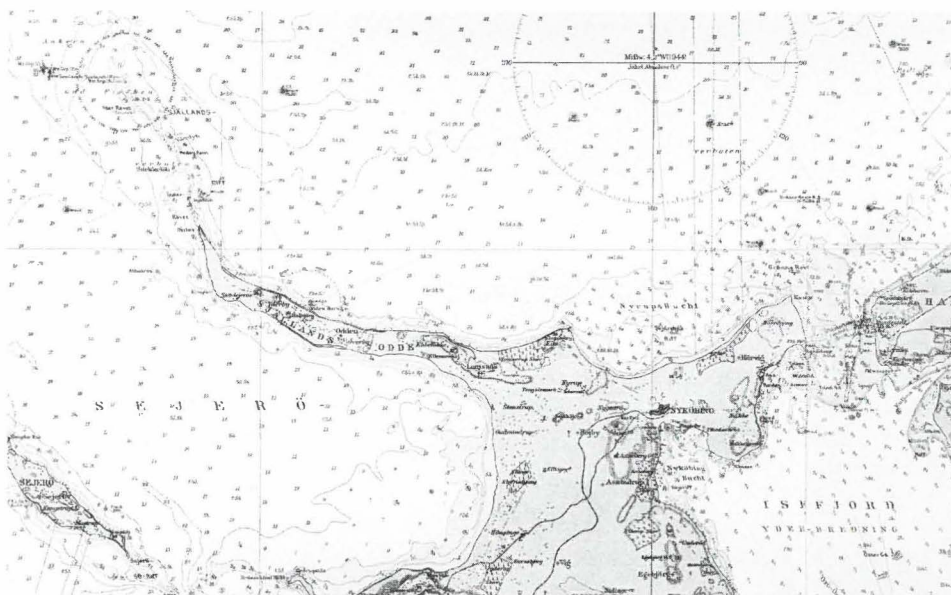
- b) (Voraussetzung: *Sillende* ist Teil der jütischen Halbinsel)
Skíringssal/Kaupang – unter der heute schwedischen Küste entlang – Nordküste Seelands und evtl. Fünens – Großer Belt/Kleiner Belt – Haithabu.
Dabei ist die Verteilung der Inseln wie bei a) zu denken³⁴.
- c) (Voraussetzung: *Sillende* ist Seeland)
Skíringssal/Kaupang – unter der heute schwedischen Küste entlang – Øresund – durch die süddänische Inselwelt – Haithabu. Bei dieser Route liegen an Steuerbord außer den kleinen Inseln auch Seeland und Fünen, an Backbord wohl Møn, Falster, Lolland³⁵.

IV

Vor einer weiteren Wertung dieser drei Lösungsmöglichkeiten soll ein Blick auf die Fahrwasserhältnisse geworfen werden, mit denen jeweils zu rechnen gewesen wäre.

Die Wikingerschiffe schon des 9. Jahrhunderts waren nach Auskunft zum Beispiel der Funde von Gokstad, Oseberg und Tune³⁶ und nach Erprobungsfahrten mit originalgetreuen Nachbauten gute und schnelle Segler, wobei in diesem Zusammenhang vernachlässigt werden darf, daß es sich bei den genannten Schiffen wohl um Kriegsfahrzeuge handelt, die schlank gebaut und für eine Rudermannschaft vorgesehen waren, während die Handelsfahrzeuge, die wir erst seit den Funden aus dem Roskildefjord genauer kennen³⁷, völliger geformt waren, als Hauptantrieb das Segel hatten und nur zur Not gerudert werden konnten; die Besatzungsstärke war für ständiges Rudern zu klein³⁸. Die Tiefgänge der Schiffe waren – selbst bei voller Ladung – recht gering³⁹ und gestatteten ein Befahren von verhältnismäßig flachen Gewässern, was schon wegen der Art des Landens – nach Möglichkeit Auflaufen auf flachen Strand – nötig war.

»Das Kattegat ... wird von den Inseln Läsö, Anholt und Hesselö in ein westlich flacheres und in ein östlich tieferes Fahrwasser getrennt.«⁴⁰ Vor der gesamten jütischen Kattegatküste

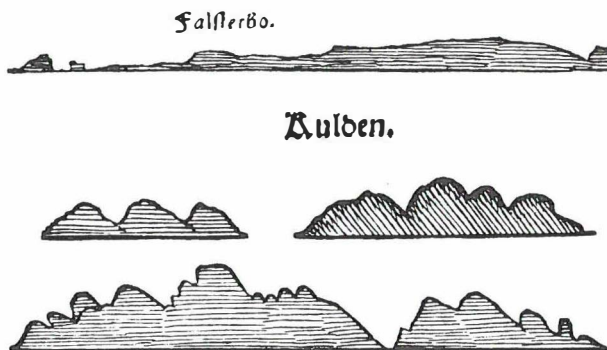


Die Gewässer um Sjællands Rev. (Ausschnitt aus der Karte Nr. 1134 des OKM, 1912/42)

ist die Wassertiefe sehr gering, die 10 m-Linie ist erst ca. 10 sm vor der Küste erreicht. Schon die ältesten erhaltenen Segelanweisungen späterer Jahrhunderte haben für dieses Revier eine Fülle von Warnungen vor den vielen Flachs und Gründen⁴¹; die Navigation vor Ostjütland ist also schwierig und gefährlich. Wesentlich unproblematischer als Fahrwasser ist der östliche Teil des Kattegats unter der heute schwedischen Küste und auch der nördliche Teil des Sundes⁴². An der schwedischen Küste besteht bis etwa zur Höhe von Göteborg die Möglichkeit, das Binnenfahrwasser zwischen Schären und Festland zu benutzen. Diese Route ist vor den vorherrschend westlichen Winden (mit der Gefahr einer langen Legerwallküste) weitgehend geschützt und entspricht vollkommen den in Norwegen bevorzugten Fahrwassern. Die Bemerkung über die »offene See an Steuerbord« widerspricht dem nicht: Man sieht die offene See immer wieder zwischen den Schären, und im übrigen wird auch in altnordischen Quellen die Fahrt auf dem oben erwähnten »Innenweg« zwischen Schären und Festland so bezeichnet, als sei Land nur auf der Festlandseite. Die südliche Begrenzung des Kattegats wird in der Hauptsache durch die Nordküste Seelands gebildet. Ihr vorgelagert ist ein aus mehreren Gründen außerordentlich problematisches Fahrwasser mit vielen Untiefen, von denen das vom Nordwestzipfel Sjællands Odde weit in See hinauslaufende Sjællands Rev noch heute selbst für kleine Fahrzeuge besonders gefährlich ist⁴³. Es hätte demnach bei der von Ekblom vorgeschlagenen Route weiträumig umfahren werden müssen. Doch nicht die Untiefen allein stellen die Schifffahrt in diesem Revier vor Probleme, sondern auch die hafenlose Küste, die Strömungsverhältnisse, die Gefahr, bei widrigen Winden vor einer langen Leeküste zu stehen⁴⁴.

Für die Fahrt weiter nach Süden besteht die Möglichkeit der Durchfahrt durch den Kleinen Belt, den Großen Belt oder den Sund. Von der Befahrbarkeit her verbietet sich für ein Wikingerschiff keine der drei Durchfahrten. In allen dreien steht oft ein starker Strom, allerdings in wechselnden Richtungen, der je nach den Wasserständen der Ostsee und den Windverhältnissen bis zu 5 Kn erreichen kann⁴⁵. Gegen solch starken Strom kann man nur noch bei günstigen Winden ansegeln. Nach dem Durchfahren des Kleinen Belts konnte man entweder östlich um Als herum oder durch den Als-Fjord zwischen der Insel und dem Festland zur Schleimündung gelangen. Führte die Route durch den Großen Belt, boten sich für die Weiterfahrt zwei Möglichkeiten an, durch den Siø-Sund zwischen Fünen und Tåsinge im Westen und Langeland im Osten, wobei man Ærø entweder östlich oder westlich umsegeln konnte, oder durch den Langeland-Belt zwischen Langeland und Lolland hindurch.

Wählte man den Øresund als Durchfahrt, konnte man entweder südlich um Møn, Falster und Lolland herumfahren oder aber den Weg zwischen Seeland und den Inseln steuern und dann den Langeland-Belt durchfahren. Dies heute fast bedeutungslose Fahrwasser südlich von Seeland ist besonders zwischen Seeland und Møn eng und flach, hatte aber überall genügend Tiefe für Wikingerschiffe. Die unmittelbare Landnähe mit vielen Landmarken erleichterte die



Frühe Vertonungen von Kullen und Falsterbo. (Aus: L. Benedict: *Søkartet offuer Øster oc Vester Søn. 1568*)

Wegfindung. Bei der Sunddurchfahrt mußte man sich klar halten u.a. von den Untiefen bei der Insel Saltholmen (zwischen Kopenhagen und Malmö) und vor allem dem weit ins Wasser sich erstreckenden Falsterbo-Riff⁴⁶; das konnte geschehen, indem man sich an der seeländischen Seite des Sundes orientierte.

V

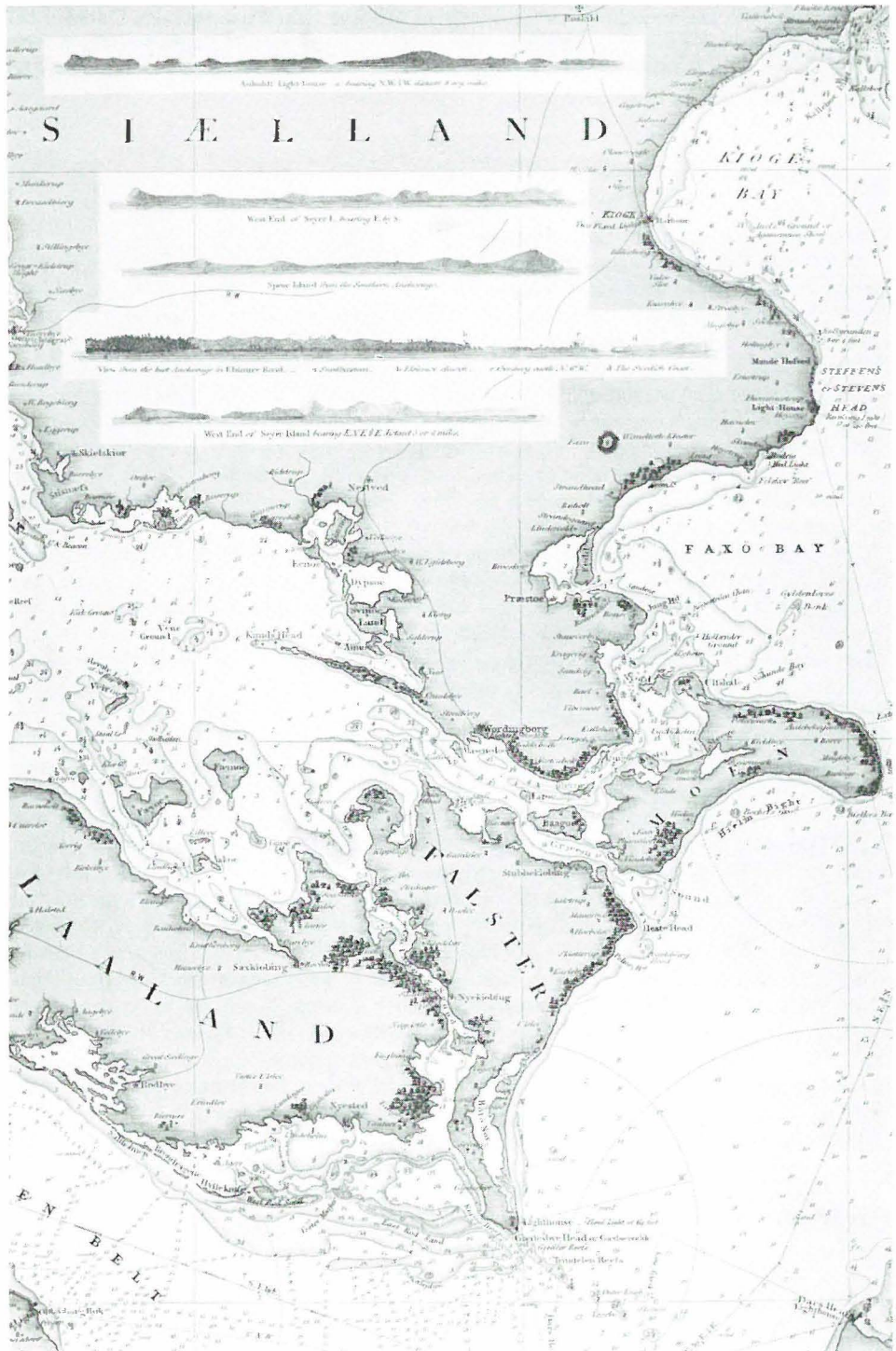
Kehren wir nun zu den oben genannten möglichen Fahrtrouten Óttars zurück.

Gegen eine Route Skíringssal/Kaupang – Skagen – Ostküste Jütlands – Belte – Haithabu sprechen verschiedene Gründe: Sie kann weder in Einklang gebracht werden mit der Bemerkung Óttars, er habe von fünf Reisetagen drei Tage lang an Steuerbord die offene See gehabt, denn die Distanz Kaupang–Skagen ist sehr viel kürzer als der Rest der Strecke, noch mit der über die vielen an Steuerbord liegenden Inseln. Ein ebenso gewichtiges Argument gegen eine solche Annahme aber ist, daß sie Grundtatsachen wikingerischer Seefahrt völlig verkennt. Die Schifffahrt der Wikingerzeit war in erster Linie Küstenschifffahrt, der Seefahrer jener Zeit navigierte so lange wie eben möglich in Landsicht, selbst wenn sich auf diese Weise längere Reisewege ergeben sollten als bei einer direkten Überfahrt ohne Landsicht⁴⁷. Hinzu kommt die Gefährlichkeit einer Navigation vor der jütischen Ostküste gegenüber einer verhältnismäßig problemlosen Fahrt vor der heute schwedischen Küste.

Diese Beschreibung der Fahrtroute Óttars ist also falsch. Wir dürfen davon ausgehen, daß der erste Teil der Reise, wie die Lösungen b) und c) angeben, von Kaupang aus an die Ostseite des Oslofjords führte und von da unter der schwedischen Küste bis nördlich der Einsegelung in den Öresund. Die »offene See« an Steuerbord sind mit Sicherheit Skagerrak und Kattegat.

Der von Ekblom unterbreitete Vorschlag b) geht davon aus, daß Óttarr seinen Kurs etwa auf der Höhe von Kullen so geändert habe, daß er nördlich Seelands und Fünens entlangführte und dann durch den Kleinen Belt (die Durchfahrt durch den Großen Belt betrachte ich als Variante, die hier mitdiskutiert werden soll). Ekblom kann diese Route mit dem Text in Übereinstimmung bringen, muß allerdings davon ausgehen, daß erstens *Sillende* ein Teil der jütischen Halbinsel ist – was bezweifelt werden darf; daß zweitens das »Dänemark« des Textes, das drei Tage lang an Backbord lag, Seeland mit einschließt – und in der Tat rechnet er damit, daß Óttarr Seeland als mit Schonen verbunden glaubte(!)⁴⁸; daß drittens schließlich mit den vielen Inseln nur die oben genannten kleinen Inseln gemeint seien. Nicht genügend berücksichtigt hat Ekblom dabei Fragen der praktischen Seemannschaft. Ein Kurs nördlich von Seeland empfahl sich aus den oben genannten Gründen nicht, wenn es nicht unbedingt nötig war. Und Fragen der Sicherheit des Schiffes waren für den Handelsmann, der einen großen Teil seines Vermögens darauf transportierte, auch zur Wikingerzeit nicht zweitrangig. Im Gegensatz dazu waren eventuell geringfügige Zeiteinsparungen durch Fahrten durch die Belte von wenig Gewicht, denn ein Kaufmann wie Óttarr konnte eine Reise von seiner Heimat Helgeland nach Haithabu und zurück, für die er günstigstenfalls 2½ Monate reine Fahrzeit brauchte, sowieso nicht öfter als einmal im Jahr durchführen⁴⁹. Mir scheint diese Fahrtroute zwar möglich, sie ergibt sich aber nicht zwanglos, kommt ohne gewagte Annahmen nicht aus.

Insgesamt gesehen halte ich die Gründe, die für die Lösungsmöglichkeit c) sprechen, für wesentlich stärker: Der Kurs wurde demnach nicht nördlich des Öresundes geändert, sondern Óttarr fuhr durch den Sund. Hatte ihn bis dahin die heute schwedische Küste an Backbord geleitet, so jetzt die seeländische an Steuerbord. *Sillende* wird demgemäß hier als »Seeland« aufgefaßt, so daß dieses alte Zentrum dänischer Macht und Politik genauso in Alfreds Text genannt erscheint wie andere dänische Provinzen. Auf diese Weise ist von Skíringssal an ununterbrochen Küstenfahrt oder die auch aus Norwegen bekannte und bevorzugte Fahrt zwischen den Inseln möglich, wenn man – wie der Text mit seinen Bemerkungen über die Inseln an Backbord, die zu Dänemark gehören, nahelegt – zwischen Seeland und Møn, Falster und Lolland hindurchsegelte. Auch mit der überlieferten Einteilung in fünf Tagereisen ist diese



Die Durchfahrt zwischen Seeland und Møn auf der Karte von Laurie 1877



Der vermutliche Schiffahrtsweg zwischen Skiringssal/Kaupang und Haithabu in der frühen Wikingerzeit. (Zeichnung Breden, DSM)

Route problemlos zu vereinbaren: drei Tagereisen bis zur Einsegelung in den Øresund (wobei die Überquerung des Oslofjords sicherlich auf östlicherem Kurs geschah, als Ekblom annimmt), zwei Tagereisen durch den Sund und die Inselwelt. Diese Route scheint mir nicht nur zwanglos mit dem vorliegenden Text vereinbar, sondern sie wird auch durch alles, was wir sonst von wikingerzeitlicher Seemannschaft wissen, nahegelegt⁵⁰.

Hinzu kommt noch folgender Sachverhalt: Der Runenstein von Stenkumla (Gotland) aus der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts sagt von einem Verstorbenen, daß er »südwärts mit Fellen handelte. Und er starb bei Ulvshale«.⁵¹ Ulvshale ist der nördlichste Punkt der Insel Møn, so daß aus dieser Angabe eine Route von Gotland wohl durch den Kalmarsund, an der schwedischen Südküste entlang, dann zwischen Seeland und Møn hindurch und weiter wie bei Öttarr nach Haithabu sich ergeben kann; denn auf Haithabu muß sich das »südwärts« hier beziehen, weil Ulvshale an der kürzesten Route von Südschweden zur Schlei liegt und weitab von Routen zu anderen südlichen Handelsorten wie Lübecker Bucht, Oldenburg, Wollin usw.⁵². So liefen hier auf Öttars letzter Wegstrecke zwei Routen zusammen, die wichtige Handelsplätze verbanden, Haithabu-Skiringssal/Kaupang und Haithabu-Birka bzw. Gotland. Bei der schon erwähnten Bevorzugung fester Routen, die durch häufiges Befahren und damit verbundener stärkerer Tradierung von Segelanweisungen auch weiter bekannt wurden, scheint mir in dieser Verbindung ein weiteres starkes Argument für die Øresund-Route Öttars zu liegen.

VI

Die von Öttarr beschriebene Route von Skiringssal/Kaupang nach Haithabu stellt sich nun folgendermaßen dar:

Von Skiringssal/Kaupang nahe dem heutigen Larvik aus wurde der Oslofjord überquert, möglicherweise in leichtem nördlichem Bogen, um die Küste nicht aus den Augen zu verlieren. Dann folgte Öttarr der westschwedischen Schärenküste vor Bohuslän und Halland bis etwa zur Höhe von Kullen/Mölle, der Einsegelung in den Sund. Bis hierher hatte er drei Tagereisen zurückzulegen. Dann segelte er in den Øresund ein⁵³, wobei die wegweisende Küste von Backbord nach Steuerbord wechselte: Er orientierte sich nun an Seelands Ostküste und hatte so Jütland und Seeland und viele Inseln an Steuerbord. Von der Fakse-Bucht vor Süd-Seeland steuerte er bei Ulvshale in die Durchfahrt zwischen Seeland und Møn ein, die Stege-Bucht, den Ulvsund, hatte dann im Storstrømmen Falster an Backbord und schließlich im Smålandsfarvandet Femø, Fejø, Askø, Skalo, Rågo und Lolland an Backbord, eventuell auch Vejro, und an Steuerbord Knudshoved. Dann durchfuhr er den Langeland-Belt und steuerte südlich von Æro zur Schleimündung, oder er benutzte den Siø-Sund zwischen Langeland und Fünen und fuhr dann entweder südlich oder nördlich um Æro herum nach Haithabu. Berücksichtigt man die stark auf Landmarken bezogene Navigationspraxis der Wikingerzeit und bezieht die Wassertiefen, die Strömungs- und Windverhältnisse (Windschutz durch Land) mit in die Überlegung ein, so spricht vieles für die folgende Route ab Vordingborg (Beginn des Smålandsfarvandet): Knudshoved bis Knudshoved Odde an Steuerbord, Omø und Agersø an Steuerbord, Nordspitze von Langeland an Backbord, durch den Siø-Sund mit Langeland an Backbord und Fünen an Steuerbord, durch den Svendborg-Sund, Avernaksø an Backbord (oder an Steuerbord), Skjoldnæs, die Nordspitze von Æro, an Backbord und dann mit SSW-Kurs in die Schleimündung, wobei die Südostspitze von Alsen, Gl. Pøl, schon ab Skjoldnæs an Steuerbord sichtbar ist.

So stellt sich das, was auf den ersten Blick wie ein einfacher Bericht einer einzelnen Reise scheinen konnte, als Beschreibung eines festen Teils jener weitläufigen Handelswege über See dar, die den Grund legten für den wirtschaftlichen Reichtum des Nordens zur Wikingerzeit und letztlich für dessen kulturelle Einbindung in das übrige Europa.

Anmerkungen:

- 1 Hrsgg. von Henry Sweet: *King Alfred's Orosius. Part I. Old English Text and Latin Original.* (= *Early English Text Society*, O.S. 79). London 1883. – Ich folge hier in der Datierung der heute gängigen Meinung, vgl. u.a. Frank M. Stenton: *Anglo-Saxon England*. Oxford ²1947, S.269; Kemp Malone: *A Literary History of England*. (Ed. A.C. Baugh). Vol.I. New York 1948, S.98. – Im übrigen gibt es zu Alfred und allen Aspekten seines Werkes eine fast unübersehbare Fülle von Arbeiten, so daß ich im folgenden Literatur nur in Auswahl angeben kann. Eine vollständige Übersicht der Literatur der letzten Jahre gibt die jährlich erscheinende Bibliographie in »Anglo-Saxon England«. – Die zeitliche Stellung der Orosius-Übersetzung innerhalb der Schriften Alfreds ist in diesem Zusammenhang ebensowenig von Belang wie die Frage nach dem eigenen Anteil des Königs an dem Übersetzungswerk; vgl. dazu u.a. Josef Raith: *Untersuchungen zum englischen Aspekt. I. Grundsätzliches – Altenglisch*. München 1951, S.60f; H.R. Loyn: *Alfred the Great*. London 1967; Elizabeth M. Liggins: *The Authorship of the Old English Orosius*. In: *Anglia* 88, 1970, S.289–322; Janet M. Bately: *King Alfred and the Translation of Orosius*. In: ebd., S.433–460; Audrey Meaney: *King Alfred and his Secretariat*. In: *Parergon* 11, 1975, S.16–24.
- 2 *Orosius: Hist. adv. Pag.* In: MPL 31, 1846, Sp. 663–1174. Die geogr. Einleitung ist Lib.I, cap. II (= Sp.672–697). – Zu Alfreds »Geographie« sind zahlreiche Untersuchungen veröffentlicht worden, wobei neben anderem Fragen nach den Quellen, besonders im osteuropäischen Bereich, nach den Völkernamen, den zugrundeliegenden geographischen Systemen usw. im Vordergrund stehen. Auch hier können nur die genannt werden, die einen direkten Bezug zu den hier behandelten Abschnitten haben. Vgl. Anm. 1.
- 3 *Ohthere sæde þæt sio scir hatte Halgoland þe he on bude.* (Ed. Sweet, S.19). – Vermutlich wohnte Ottarr in Höhe des Lofot am Malangenfjord, vgl. Alexander Bugge: *Skibsfarten fra de ældste tider til omkring aar 1600*. In: Jacob S. Worm-Müller: *Den Norske Sjøfarts Historie*. Bd.I. Kristiania 1923, S.54ff; Eva G.R. Taylor: *The Haven-Finding Art*. London ²1958, S.84f.
- 4 Nach William A. Craigie: *The Nationality of King Alfred's Wulfstan*. In: *Journal of English and Germanic Philology* 24, 1925, S.396f. – Allerdings ist diese Zuordnung gelegentlich bestritten worden, vgl. z.B. Gustav Hübener: *König Alfred und Osteuropa*. In: *Englische Studien* 60, 1295/26, S.37–57, bes. S.45 (Wulfstān ist Däne; so auch Douglas Woudraff: *The Life and Time of Alfred the Great*. London 1974, S.151; für einen Sachsen hielt ihn Walther Vogel: *Geschichte der dt. Seeschifffahrt*. Berlin 1915, S.150).
- 5 Ed. Sweet, S.17–21.
- 6 Vgl. dazu Uwe Schnall: *Bemerkungen zur Navigation auf Koggen*. In: *Jahrbuch der Wittheit zu Bremen* 21, 1977, S.137–148, bes. S.142ff.
- 7 Ed. Sweet, S.17 – Vgl. dazu Uwe Schnall: *Navigation der Wikinger*. (= *Schriften des DSM* 6). Oldenburg 1975, S.64ff (mit ausführlichen Literaturangaben); ferner Kemp Malone: *King Alfred's North*. In: *Speculum* 5, 1930, S.139–167; Sverre Steen: *Ferd og Fest*. Oslo ²1942, S.149ff; Alan Binns: *Ohthere's Northern Voyage*. (= *Ohtheriana* VI). In: *English and Germanic Studies* 7, 1961, S.43–52; Reidar Djupedal: *Håløygen Ottars ferd til Bjarmeland og England*. In: *Håløyglaget* 1, 1969, S.113–121; René Derolez: *The Orientation System in Old English Orosius*. In: *England Before the Conquest*. (= *Fs. Dorothy Whitelock*). London 1971, S.253–268; Alan Binns: *Viking Voyagers*. London 1980, S.35ff.
- 8 Ed. Sweet, S.19. – Kaupang/Skiringssal lag in der Nähe des heutigen Larvik. Es wurde erst seit den 1950er Jahren erforscht: Charlotte Blindheim og R.L. Tollnes: *Kaupang. Vikingenes handelsplass*. Oslo 1972. Es bot in der Wikingerzeit geradezu ideale Bedingungen für einen geschützten und leicht zu verteidigenden Handels- und Hafenplatz. Vgl. Bertil Almgren u.a.: *Die Wikinger*. Essen 1968, S.47ff.
- 9 Ed. Sweet, S.19. – Zu Haithabu vgl. vor allem Herbert Jankuhn: *Haithabu. Ein Handelsplatz der Wikingerzeit*. Neumünster 1956; ferner ders.: *Typen und Funktionen vor- und frühwikingerzeitlicher Handelsplätze im Ostseegebiet*. (= *Sitzungsberichte der Österr. Akademie d. Wissenschaften, phil.-hist. Klasse* 273, Abh. 5). Wien 1971.
- 10 Vgl. dazu Roald Mørken: *Europas eldste sjømerker?* In: *Sjøfartshistorisk Årbok* 1969, S.7–48, bes. S.7ff; Uwe Schnall: *Navigation der Wikinger*, S.57ff.
- 11 Claes Krantz: *Bonsaldersröserna som sjömerken*. In: *Göteborgs och Bohusläns Fornminnesförenings Tidskrift* 1940, S.1–29.
- 12 Vgl. dazu Erik Wilhelm Dahlgren: *Sailing-Directions for the Northern Seas*. In: A.E. Nordenskiöld: *Periplus*. Stockholm 1889 (Reprint New York 1961), S.101ff; Hjalmar Falk: *Altnordisches Seewesen*. In: *Wörter und Sachen* 4, 1912, S.1–122, bes. S.15ff; Walther Vogel: *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. I*. Berlin 1915, S.196ff; Gunvor Kerkkonen/Björn Þorsteinsson: *Seglingsbeskrivningar*. In:

- Kulturhist. Leksikon for Nord. Middelalder. Bd. 15, 1970, Sp. 66ff; Uwe Schnall: Navigation der Wikinger, S. 63ff; ders.: Bemerkungen zur Navigation auf Koggen. In: Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 21, 1977, S. 142ff.
- 13 Für diese Schiffsfahrtswege liegt eine Vielzahl von Quellen vor, besonders die *Heimskringla* des Snorri Sturluson (Ed. Bjarni Adalbjarnarson. = Íslenzk Fornrit XXVI–XXVIII. Reykjavík 1941, 1945, 1951; dt. »Snorris Königsbuch«, übertragen von Felix Niedner. = Slg. Thule. Bd. 14–16. Neuausgabe Düsseldorf 1965), ferner die jüngeren norwegischen Königssagas. – Vgl. dazu Sverre Steen: Veiene og leden i Norge. In: Nordisk Kultur 16, 1933, S. 217–228; ders.: Ferd og Fest. Oslo 1942, S. 285ff; Uwe Schnall: Navigation der Wikinger, S. 42ff.
 - 14 »Sie haben Jahrhunderte vor deren (sc. der Seekarten) nachweisbarer Verwendung ... als wichtigstes nautisches Hilfsmittel gedient, ja bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts kam im Bereich der Nord- und Ostsee der Segelanweisung vor der Seekarte die weitaus größere Bedeutung zu.« Arend W. Lang: Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee. (= Ergänzungsheft zur Dt. Hydr. Zeitschrift, Reihe B, Nr. 10). Hamburg 1968, S. 2.
 - 15 Die schriftliche Überlieferung dazu ist vergleichsweise gut. Vgl. dazu Uwe Schnall: Navigation der Wikinger, S. 129ff und Literatur wie in Anm. 12; ferner Helge Ingstad: Vesterveg til Vinland. Oslo 1965, passim (dt. Die Erste Entdeckung Amerikas. Berlin 1966); Fritz Brandt: Die Navigation der Wikinger. In: Olympia-Ausstellung Mensch und Meer. Katalog. Kiel 1972, S. 27–30; Uwe Schnall: Die Navigation der Wikinger. In: Mare Balticum 1978/79, S. 77–83; Alan Binns: Viking Voyagers. London 1980, S. 69ff; Geoffrey J. Marcus: The Conquest of the North Atlantic. Woodbridge 1980, S. 100ff.
 - 16 Vgl. dazu im einzelnen die in Anm. 7 angegebene Literatur.
 - 17 William C. Stokoe jr. (On Ohthere's »Steorbord«). In: Speculum 32, 1957, S. 299–306) kommt so zu einer einleuchtenden Interpretation des schwierigen *Iraland*-Passus in der Routenbeschreibung Helgeland–Skiringssal. Zu dieser Auffassung vgl. ferner Uwe Schnall: Navigation der Wikinger, S. 67f; Alan Binns: Ohthere's Northern Voyage. In: English and Germanic Studies 7, 1961, S. 43–52; ders.: Viking Voyagers. London 1980, S. 38ff.
 - 18 Es ist hier nicht der Ort, die unter wechselnden politischen Kräfteverhältnissen rasch sich ändernden Grenzen zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen nachzuzeichnen. Vgl. dazu Kathleen Müller: Der Beginn eines Volks- und Staatsbewußtseins im Norden. Das politisch-ethnische Selbstverständnis der Nordleute in Wikingerzeit und beginnendem Mittelalter. Diss. Göttingen 1967, S. 2ff mit weiterführender Literatur.
 - 19 Ed. Sweet, S. 20.
 - 20 Siehe z. B. Joseph Bosworth, T. Northcote Toller: An Anglo-Saxon Dictionary. Oxford 1898, S. 874; Sillende *Zealand*. – Vgl. im übrigen die Diskussion der älteren Literatur bei Richard Ekblom: Ohthere's Voyage from Skiringssal to Hedeby. In: Studia Neophilologica 12, 1939/40, S. 177–190.
 - 21 Vgl. die Aufstellung bei Ekblom, op. cit., S. 178f.
 - 22 Wie Anm. 20.
 - 23 Mon. Germ. Hist., Script. I, S. 202: ... *trans Aegidoram fluvium in terram Nordmannorum vocabulo Sinlendi proveniunt* ...
 - 24 Mon. Germ. Hist., Script. II, S. 620: *Qui cum Egidoram fluvium transissent, devenerunt in terram Nortmannorum, in loco cuius vocabulum est Sinlendi*. – Es handelt sich in beiden Fällen um dasselbe Ereignis aus dem Jahre 815: Die sächsischen Fürsten kommen mit den Truppen der Abodriten dem Dänen Harald zu Hilfe. Beide Quellen sind – bis in die Wortwahl hinein nachzuweisen – für kaum mehr als eine zu rechnen. *in loco* und aus Einhards Annalen der umgebende Text, aus dem hervorgeht, daß die Hilfstruppen *Sinlendi* verließen, um ans Meer zu kommen, deuten darauf hin, daß es sich hier nur um eine ganz eng begrenzte Region handelt. Wie sie in die großräumige Aufzählung gekommen sein soll, ist kaum einzusehen.
 - 25 R. Ekblom: Ohthere's Voyage from Skiringssal to Hedeby, S. 180, Anm. 2.
 - 26 Zum Problem der Schreibung von Namen in Alfreds Orosius vgl. Ann Kirkman: Proper Names in the Old English Orosius. In: Modern Language Review 25, 1930, S. 1–22, 141–151; ferner Richard Ollrich: Laut- und Flexionslehre der fremden Eigennamen in den Werken König Alfreds. Straßburg 1908; Curtis Paul Herold: The Morphology of King Alfred's Translation of the *Orosius*. (= Janua Linguarum, series practica, 62). Den Haag 1968, bes. S. 30f. – In sehr vielen Fällen können Fehler in der Behandlung fremder Namen nachgewiesen werden, in erster Linie bei lateinischen, wobei es in unserem Zusammenhang nebensächlich ist, ob man die Fehler bei Alfred selbst sucht oder wie Ann Kirkman den Grund darin sehen will, daß Alfred den Text diktierte und der Schreiber viele Namen nicht recht verstand.

- 27 Ed. Sweet, S.19: *Wið sudan þone Sciringes heal fylð swýðe mycel sæ up in on ðæt lond; seo is bradre þonne ænig man ofer seon mæge. ⁊ ist Gotland in oðre healfre ongean, ⁊ siððan Sillende.*
- 28 So schon Sophus Bugge 1890. Vgl. Jan de Vries: Altnordisches etymologisches Wörterbuch. Leiden ²1962, S.470 s.v. Dort auch weitere Literatur und andere Etymologien, die wenig Zustimmung gefunden haben.
- 29 Ausführlich ausgebreitet ist das Material bei Johannes Brøndum-Nielsen: *Ønavnet Sjælland*. In: *Namn og Bygd* 20, 1932, S.94–98. – Vgl. Anm. 28 und Gerd Høst: Om navnet *Sjælland*. In: *Nordisk Tidsskrift for Sprogvidenskab* 16, 1952, S.348–354; Bjarne Ulvestad: Is the Island Name *Sjælland* of West-Germanic Origin? In: ebd. 17, 1954, S.497–499; Gerd Høst: Ennå engang *Sjælland*. In: ebd. S.499–503; Kristian Hald: *Vore Stednavne*. København ²1965, bes. S.213f.
- 30 So auch Alan Binns: *Viking Voyagers*. London 1980, S.40f.
- 31 Vgl. Hans Kuhn, Heinrich Beck, Reinhard Wenskus, Herbert Jankuhn und Klaus Raddatz: *Angeln*. In: *Hoops Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*. 2., völlig neu bearb. Aufl. Bd.1. Berlin 1973, S.284–303, bes. S.285f, 290, mit weiterer Literatur.
- 32 Ich vernachlässige im folgenden jene Routenbeschreibungen, die vor der Identifikation Sciringes heales mit Skiringssal/Kaupang entwickelt worden sind und die demnach von einem falschen Abfahrtsort – zwischen Stockholm und dem Skagerrak – ausgehen. Vgl. dazu die Zusammenstellung bei Ekblom: *Ohthere's Voyage from Skiringssal to Hedeby*, S.182f.
- 33 So zum Beispiel in der populären Darstellung von Rudolf Pörtner: *Die Wikinger-Saga*. Düsseldorf 1971, S.305f und – etwas undeutlicher – in: Bertil Almgren u.a.: *Die Wikinger*. Essen 1968, S.47, 55, und Karte S.68/69.
- 34 Das ist die von Richard Ekblom (*Ohthere's Voyage from Skiringssal to Hedeby*) entwickelte Route, der sich – teils mit Modifikationen – die Mehrzahl der neueren Forscher anschloß, vgl. z.B. Herbert Jankuhn: Die Besiedelungsgeschichte Südostschleswigs im ersten nachchristlichen Jahrtausend. In: S. Gutenbrunner, H. Jankuhn, W. Laur: *Völker und Stämme Südostschleswigs im frühen Mittelalter*. (= Götterfer Schriften zur Landeskunde Schleswig-Holsteins 1). Schleswig 1952, S.9–58, bes. S.54f; Aksel E. Christensen: *Vikingetidens Danmark*. Paa oldhistorisk baggrund. København 1969, S.27f; Detlev Ellmers: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*. (= Schriften des DSM 3). Neumünster 1972, S.229 und Karte 1. – Vgl. auch schon Conrad Müller: *Altgermanische Meeresherrschaft*. Gotha 1914, S. 207f.
- 35 So jüngst wieder Alan Binns: *Viking Voyagers*. London 1980, S.40f; auch Detlev Ellmers: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt ...*, Karte 1 (als Möglichkeit).
- 36 Hier kann nicht auf die Vielzahl der Veröffentlichungen zum Schiffbau der Wikinger eingegangen werden. Einige wenige Titel mit weiterführenden Literaturangaben sollen genügen: Anton W. Brøgger og Haakon Shetelig: *Vikingskipene*. Oslo 1950; Thorleif Sjøvold: *Osebergfunnet og de andre vikingskipfunn*. Oslo 1957; Detlev Ellmers: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*. Neumünster 1972; Roald Morcken: *Langskip, knarr og kogge*. Bergen 1980.
- 37 Olaf Olsen og Ole Crumlin-Pedersen: *The Skuldelev Shíps*. In: *Acta Archaeologica* 38, 1967 (København 1968).
- 38 Vgl. Detlev Ellmers: *Schiffahrt und Fernhandel*. In: *Sveagold und Wikingerschmuck*. Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz, Ausstellungskataloge, Bd.3, 1968, S.77–88; Uwe Schnall: *Navigations der Wikinger*, S.11ff.
- 39 Zum Beispiel Oseberg 0,85 m; Gokstad 1,10 m; Roskilde 1 unbeladen 0,60 m / beladen 1,50 m; Roskilde 3 unbeladen 0,60 m / beladen 1,0 m. – Vgl. die Zusammenstellung bei Sibylla Haasum: *Vikingatidens segling och navigation*. (= Theses and Papers in North-European Archaeology 4). Stockholm 1974, S.23f. – Roald Morcken (Langskip, knarr og kogge. 1980) kommt neuerdings zu etwas abweichenden Ergebnissen.
- 40 Reichs-Marine-Amt (Hrsg.): *Segel-Handbuch für die Ostsee*. Zweite Abtheilung: Das Kattegat und die Zugänge zur Ostsee. Berlin ²1893, S.1.
- 41 Vgl. z.B. das aus dem 15. Jahrhundert stammende niederdt. »Seebuch«. Hrsgg. Von Karl Koppmann. (= Niederdeutsche Denkmäler 1). Bremen 1876, cap. XII,5ff; Laurentz Benedicht: *Søkartet officer Øster oc Vester Søen*. Kiøbenhaffn 1568 (neu hrsgg. von Joh. Knudsen. København 1915), cap. XCII, S.156ff. – Noch bei Joachim Schult: *Segelhandbuch Kattegat*. Oldenburg 1978, S.111, heißt es vom inneren Weg von Skagen nach dem Großen Belt bzw. Sund u.a.: »Überall dort, wo die Wassertiefen geringer als 2 bis 3 m werden oder Flachstellen bzw. Gründe von geringerer Wassertiefe bestehen, sind diese durch Pricken mit Besentoppzeichen gekennzeichnet.« Solche Kennzeichen gab es natürlich zur Wikingerzeit noch nicht. Vgl. zu diesem schwierigen Revier auch die Deutschen Seekarten D 24 (Kattegat südlicher Teil) und D 25 (Kattegat nördlicher Teil).

- 42 »Im Gegensatz zum Sandstrand an der dänischen Küste mit bis zu 10 m breitem Landgrund von weniger als 10 m, größtenteils sogar weniger als 5 m Wassertiefe ist das schwedische Ufer eine Felsenküste mit sehr schmalen Landgrund. Im allgemeinen liegt die 5 m-Linie weniger als 0,5 m vom Ufer entfernt. Das bedeutet, daß man sich der Küste an den meisten Stellen unbedenklich nähern kann ...« (Joachim Schult: Segelhandbuch Kattegat. Oldenburg 1978, S.169).
- 43 »Für die über das Riff führenden Fahrrinnen gibt es keine Richtmarken, und man sollte sie nur unter ortskundiger Führung, mit geringem Tiefgang und unter eifrigem Gebrauch des Lotes befahren ... In unsichtigem Wetter ist Sjöllands Rev vorsichtig zu umfahren ...« (Deutsches Hydrographisches Institut [Hrsg.]: Handbuch für Skagerrak und Kattegat. 1. Teil. Hamburg 1967, S.257).
- 44 »Zahlreiche Untiefen in diesem Gebiet und starke, unregelmäßige Strömungen erfordern auf diesen Wegen größte Aufmerksamkeit von der Schiffsführung.« (Handbuch für Skagerrak und Kattegat, S.241). – Joachim Schult beschreibt das Revier, wie es sich für jemanden, der es mit einem kleinen Segler befährt, darstellt (Segelhandbuch Kattegat. Oldenburg 1978, S.78): »An dieser Südküste des Kattegats und den Gewässern nördlich von Seeland ... gibt es über die Gesamtdistanz des Kattegats von ca. 60 sm nur drei Häfen ... Sie liegen dazu noch ca. 20 sm voneinander entfernt. Da es sowohl bei frischen W- und N-Strömungen schwer ist, an der Küste entlang nach W aufzukreuzen, es ebensoviel Kraft kostet, sich bei E-Strömungen vorzuarbeiten und man bei N-Strömungen auf W- oder E-Kursen über eine Distanz von 50 sm eine Leeküste in geringem Abstand hat, wird dieses Gebiet von deutschen Yachten relativ wenig befahren. Im Vergleich mit der westlichen Ostsee ist es ein rauhes Gewässer mit nur wenig über 20 m Wassertiefe. Es kann durch lange Windbahnen aus dem Nordquadranten eine relativ hohe, meistens rauhe und insbesondere für kleinere Yachten nicht sympathische See stehen.«
- 45 Joachim Schult: Segelhandbuch Dänische Gewässer. Oldenburg 1978, S.21, 81, 161.
- 46 Bei Falsterbo fand im Mittelalter der berühmte Schonenmarkt statt. Die Gefährlichkeit der Untiefe führte dazu, daß hier das erste im Norden bezugte ständige Leuchtfeuer errichtet wurde. Vgl. dazu Walther Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. I. Berlin 1915, S.179; Henning Henningsen: »Papegøje« og Vippefyr. Det danske fyrvæsen indtil 1770. In: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årborg 1960, S.1–40, bes. S.2f; Detlev Ellmers: Das Hafenzeichen von Travemünde. In: Lübeck 1226, Reichsfreiheit und frühe Stadt. Lübeck 1976, S.57–61.
- 47 Uwe Schnall: Navigation der Wikinger, S.41ff. – Hieran und an der Gefährlichkeit des Skagerraks liegt es, daß Ötarr auf dem Weg von Helgeland nach Haithabu nicht direkt von Kap Lindesnes in Richtung Kap Skagen fuhr. Man kann also wohl kaum sagen, daß er diese direkte Fahrt aus »irgendwelchen Gründen nicht gewagt« habe (so Bertil Almgren u.a.: Die Wikinger. Essen 1968, S.47).
- 48 Richard Ekblom: Ohthere's Voyage from Skiringssal to Hedeby, S.186.
- 49 Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, S.251.
- 50 So auch Alan Binns: Viking Voyagers. London 1980, S.40f.
- 51 Die gesamte unvollständig erhaltene Inschrift lautet: **butmuntr : auk : butraifr : auk : kunuar : þair : raistu : stain ... arþi : karþ : auk : sunarla : sat : miþ : skinum : auk : han : entapis : at : ulfshala : þa : han : hiki ...** (»Botmund und Botraiv und Gunnvar, die errichteten den Stein ... Hof und südwärts Pelzhandel trieb [eigentlich: saß mit Pelzwerk.] Und er starb bei Ulvshale ...«). Es handelt sich um eine typische wikingerzeitliche Gedenkinschrift. Der Stein ist heute in der Kirche von Stenkumla hinter der Orgel aufgestellt, kaum zugänglich und nicht fotografierbar. Vgl. Sven B.F. Jansson, Elias Wessén, Elisabeth Svärdström: Gotlands Runinskrifter. Teil II. (= Sveriges Runinskrifter 12). Stockholm 1978, Nr. G 207, S.198–210 und Tafel 64/65 (mit der älteren Literatur).
- 52 Nach Detlev Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt ..., S.229, Anm. 756.
- 53 Genauere Angaben zur Durchsegelung fehlen hier noch, wie ja der gesamte Text keine Details bietet. Schon bald aber werden genaue Segelanweisungen für das Durchfahren dieser Wasserstraße entwickelt, die zum wichtigsten Ostseezugang geworden ist, vgl. z.B. die Angaben aus dem niederdt. Seebuch (Bremen 1876), cap. XII,12. Dazu Jochen Goetze: Hansische Schifffahrtswege in der Ostsee. In: Hansische Geschichtsblätter 93, 1975, S.71–88; Uwe Schnall: Bemerkungen zur Navigation auf Koggen. In: Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 21, 1977, S.137–148, bes. S.141.